٣٥



سلطنة عمان
وزارة التراث القومي والثقافة

الإتصالات الودية المتبادلة بين الصين وعمان عبر التاريخ

تشانغ زون يان
أستاذ التاريخ - جامعة بكين

الاتصالات الودية المتبادلة بين الصين وعمان عبر التاريخ

تشانغ زون يان

سوف تصل السفينة « صحار » التى أقلعت من مسقط قاصدة قوانتشو في الصين في منتصف يونيو من السنة الجارية عبر رحلتها بصفة مميزة وخاصة وهى تستغرق سبعة أشهر أو أكثر. وهذه السفينة هى سفينة شراعية خشبية ذات ساريتين. وقد تم صنعها على طريقة صنع السفن الخشبية في العهد القديم وخلال رحلتها تستخدم الفن البحرى القديم (اعتماد على قوة الريح وحسب موقع النجوم لتحديد اتجاهها في هذه الرحلة). وان واحدا من الاهداف للقيام بالرحلة المسماة « رحلة السندباد » التى تسيرها وتشرف عليها وزارة التراث القومى والثقافة في سلطنة عمان هو لبحث ودراسة الاحوال الحقيقية والواقعية للخطوط البحرية بين الشرق والغرب في العهد القديم. وبالرغم من ان المسافة بعيدة جدا بين الصين وعمان وتباعدهما البحار والمحيطات الا ان المعلومات التاريخية المتوفرة قد دلت على ان الاتصالات البحرية بين الشعبين كانت نشيطة جدا والاتصالات المتبادلة بينهما كانت كثيرة ومتكررة للغاية منذ القدم. وان الرحلة هذه المرة تظهر وتعرض مرة أخرى تلك الاحوال.

١) الاتصالات المتبادلة بين بلدينا من القرن الاول حتى القرن السادس ميلادية

منذ الايام التى حكم فيها الامبراطور هان هاى في القرن الاول في عهد الاسرة هان فان بان تساو المكتشف الصينى المشهور قد أرسل مبعوثا يدعى فان ين للقيام بمهمة رسمية في السنة ٩٧م (السنة التاسعة لحكم الامبراطور هان هاى) . وذلك بعد ان تم فتح الطريق من جديد الى الغرب . وان المبعوث قان ين قد وصل الى غرب آسيا بالطريق البرية عبر آسيا الوسطى . والمكتشف قان ين قد وصل شخصيا الى تياوزى (كان الصينيون يسمون الدول العربية تياو زى وقتئذ) حيث وصل شاطىء البحر وكان يستعد للذهاب الى تاتسن (امبراطورية الروم) بالطريقة البحرية الا ان الفرس تعمدوا في المبالغة للصعوبات والمشقة وأخطار الرحلة البحرية لذا فان قان ين ترك قصده السابق وعاد الى الصين من منتصف الطريق . فاذا كان قان ين لم يكمل خطته المحددة السابقة الا انه وكما يقول « كتاب عهد اسرة هان » : « ان هذه المنطقة لم يسبق للصينيين ان وصلوها في الماضى والاحوال في هذه المنطقة لم يذكرها كتاب « دروب الجبل » وان لهذه المنطقة عادات وتقاليد خاصة وفيها أنواع مختلفة من الطيور النادرة والحيوانات الغريبة وأشياء أخرى غير مألوفة » . ربما بفضل المعلومات الكثيرة التى حصل عليها قان ين المكتشف الصينى والتى لم يعرفها أى صينى قبله عن الاحوال في شبه الجزيرة

العربية لذلك فقد سجل « كتاب عهد أسرة هان » لاول مرة الجملة التالية : « اذا اتجهت من انسى (إيران اليوم) الى الغرب فيمكنك الوصول الى دولة عمان (سلطنة عمان اليوم) بعد قطع ٣٤٠٠ لي (لي صينى واحد يساوى نصف كيلومتر) فاسم عمان ظهر لاول مرة في الكتب التاريخية الصينية .

اذن يمكننا القول بان الصينيين قد فتحوا لاول مرة خط المواصلات بين شرقى آسيا وغربيها عن طريق البر عندما زار تشانغ جيان مبعوث الحكومة الصينية الغرب زيارة رسمية أما الاوائل الذين فتحوا خط المواصلات البحرية قبل ذلك الزمن وبعده وهو الخط الذى يربط البحر الاحمر والخليج ثم عبر شبه جزيرة الهند وشبه جزيرة الملايو بجنوب الصين لهم العرب بذاتهم .
كما يعرف الجميع ان العمانيين كانوا أمهر وارفع مستوى في فن صنع السفن وفن ركوب البحار وان موقع عمان هو همزة الوصل للمواصلات البحرية بين الشرق والغرب . وحسب المعلومات العربية فان ميناء صحار كان يسميه الجغرافيون العرب « بوابة الصين » ، فمن دون شك ان العمانيين قد قدموا مساهمات مهمة وجليلة في مجال فتح خط المواصلات البحرية بين الشرق والغرب .

وحسبما يقول اميا ماسيلين انه في منتصف القرن الرابع ميلادية كانت توجد سوق سنوية تقام في بادانيا بمنطقة الخليج وكانت تعرض فيها السلع الصينية . (راجع كتاب «تاريخ العلم

والتكنولوجيا الصينية » بقلم لي يو ساى) . وكما يقول «كتاب سون» لعهد أسرة الحكم الجنوبية والشمالية فان السفن الشراعية الصينية قد وصلت الى رأس الخليج وذلك في فترة حكم أسرة ليو سون (٤٢٠ ـ ٤٧٩ م) . أما العالم التاريخى العربى المسعودى فيقول في كتابه بعنوان « مروج الذهب » : « في القرن السادس للميلاد دائما ما كانت تزور السفن التجارية الصينية الخليج وهذه السفن كانت تبحر الى ميناء عمان وميناء سيراف وميناء البحرين وميناء الاوبرى وميناء البصره والموانىء الاخرى بصورة مباشرة . وبالعكس فان السفن التابعة لهذه الموانىء كانت تبحر وتصل الى الصين بصورة مباشرة أيضا » . ونعرف بان من مميزات فن صنع السفن في منطقة الخليج في العهد القديم هى ربط ألواح السفن الخشبية بحبال مصنوعة من لحاء شجرة جوز الهند ولا يستخدم فيها مسمار واحد . (وان السفينة « صحار » التى ستصل قوانتشو تم صنعها بهذه الطريقة) وقد ورد ذلك في كتاب بعنوان سجل رحلة سليمان الشرقية » والذى تم تأليفه في القرن التاسع للميلاد « وانه من الثابت والمؤكد بان ألواح السفن التى تم ربطها بالحبال هى الطريقة الخاصة بصنع السفن في سيراف . » وقال أيضا ماركوبولو عندما تحدث عن صنع السفن في ميناء هرمز في سجل رحلته : « هناك لاتستخدم المسامير في صنع السفن والزوارق الحربية » . وبالنسبة الى فن صنع السفن في منطقة الخليج فقد تم تدوين ذلك في الوثائق الصينية في عهد أسرة جين الغربية فمثلا : يقال ان جى هان ابن عم جى كان قد أورد في كتابه بعنوان

« أشكال الاعشاب والاشجار في الجنوب « (تم تأليف هذا الكتاب في السنة ٣٠٤م) ان لحاء شجرة جوز الهند يمكن ان تصنع منها الحبال وعندما توضع هذه الحبال في الماء تصبح لينة مرنة . والعرب في صنع السفن والزوارق الحربية » .

وبالنسبة الى فن السفن في منطقة الخليج فقد تم تدوين ذلك في الوثائق الصينية في عهد أسرة جين الغربية فمثلا : يقال ان جى هان ابن عم جى كان قد أورد في كتابه بعنوان « أشكال الاعشاب والاشجار في الجنوب » (تم تأليف هذا الكتاب في السنة ٣٠٤م) ان لحاء شجرة جوز الهند يمكن ان تصنع منها الحبال وعندما توضع هذه الحبال في الماء تصبح لينة مرنة . والعرب يربطون ألواح الخشب بهذه الحبال لصنع السفن » وبالرغم من عدم التأكد من مؤلف هذا الكتاب هو جى هان الا ان السنوات التى تم تأليفه الكتاب فيها ليست بعيدة عن سنوات حياته[٢]. وذلك يدل على ان ميزة تركيب السفن في منطقة الخليج في القرن الرابع قد أصبحت معروفة لدى الشعب الصينى . كل ذلك قد دل على أحوال المواصلات البحرية المتبادلة النشيطة بين الصين وعمان في العهد القديم .

٢ — التطور المتزايد للاتصالات الودية المتبادلة بين بلدينا في الفترة ما بين القرن السابع والقرن التاسع للميلاد

عندما تحققت وحدة العرب في ظل راية الاسلام التى حملها النبى محمد صلى الله عليه وسلم وقيام دولة الخلفاء

الراشدين القوية في الوقت ذاته ظهرت امبراطورية صينية موحدة قوية في سلالة تانغ وان ظهور الدولتين القويتين والموحدتين اتاح مناخا صالحا لمزيد من تطوير البحرية بين الصين وعمان .

في عهد سلالة تانغ كان الصينيون يسمون العرب تاشى . حسب مايسجله كتاب بعنوان « كتاب تانغ » وان ارسال المبعوثين رسميا من تاشى الى الصين ولاول مرة كان في سنة ٦٥١ م (السنة الثانية من حكم يون حوى من اسرة تانغ قاو زون وفي ذلك الوقت كان الخليفة الثالث عثمان بن عفان يحكم الدولة الاسلامية . ومنذ ذلك الوقت فان الاتصالات الرسمية بين الصينين والعرب دخلت عهدا جديدا . حسب مادونته الكتب الرسمية في عهد سلالة تانغ فان الزيارات الرسمية لمندوب تاشى للصين قد وصلت الى ٣٩ مرة خلال ١٤٨ سنة من ٦٥١ الى ٧٩٨م (من السنة الثانية لحكم يون حوى الى السنة الرابعة عشرة لحكم تشن يوا) وهذا يعنى ان كل زيارة كانت تستغرق ٤ سنوات على الاقل . وفي الحقيقة كانت الاتصالات بينهما كثيرة ومتكررة .

وحسب السجل العمانى ففي القرن الثامن الميلادى قام رجل عماني يدعى أبو عبيدة عبد الله بن القاسم بأول رحلة بحرية الى قوانتشوا في الصين وربما ان هذه الرحلة الى الصين هى أقدم وأبكر سجل موجود من جانب العرب . وهذه الرحلة تكاد تسبق سجل رحلة سليمان الى الصين بقرن واحد

.وسجل رحلة سليمان تم تأليفه في منتصف القرن التاسع الميلادي .

ومن خلال المعلومات من عهد سلالة تانغ يمكن ان نجد وصفا يتعلق باسلوب صنع السفن في منطقة الخليج . مثلا : يقول هوى لين (٧٣٧ ـ ٨٣٠ م) الراهب في عهد سلالة تانغ في كتابه بعنوان « نخبة جميع الاسفار البوذية » : « ان السفن الكبيرة كانت تسمى الواحدة منها سفينة « كون لون » ويتم ربط ألواحها بالحبال المصنوعة من لحاء شجرة جوز الهند . ويصب عصير شجرة الزيتون في الثغرات بين الالواح وذلك للوقاية عن تسرب الماء الى داخل السفينة . ولا يستخدمون المسامير في صنع السفن والسبب في ذلك يعود الى ان الناس كانت تخشى من حدوث حريق عندما تسخن المسامير » ويقول ليو شون الذى كان حاكما لمدينة قوانتشو في كتابه بعنوان « نوادر الكلام » : « عندما يصنع التجار السفن لايستخدمون فيها المسامير ، بل يستعملون الحبال التى صنعت من لحاء شجرة جوز الهند وذلك لربط ألواح السفن ثم يصبون عصير شجرة الزيتون على الثغرات بين الالواح . وبعد أن يجف عصير الزيتون يصبح ذا متانة عالية اذا ما ادخل هذا العصير في الماء يصبح مثل الصمغ تماما » ولان السفن العربية كثيرا ما تفد الى ميناء قوانتشو فان السجلات عن أحوال هذه السفن كانت. أكثر تفصيلا عما كانت عليه في الماضي . ويوجد كتاب بعنوان « رحلة جيان تشن الراهب الصيني المشهور في عهد أسرة تانغ الى الشرق (اليابان) » ويرد في هذا الكتاب انه منى بالفشل للمرة

الخامسة لرحلته عبر البحار الى اليابان ثم وصل الى جزيرة هاى ناى ثم الى قوانتشو . ويذكر في هذا الكتاب ان فونغ روفانغ حاكم ولاية وان آن التابعة لجزيرة هاى ناى كان دائما يهاجم السفن ويسلبها وكان يسلب السلع من السفن ليتمتع بها بنفسه ويأخذ الرجال منها ليجعلهم عبيدا له . اما عن الاحوال في مدينة قوانتشو فيذكر في هذا الكتاب : « ان السفن التى كانت تأتى من بورمون (الهند) وبلاد فارس وكون لون (تايلاند) لا تحصى وهذه السفن تحمل البخور والمجوهرات بكميات كبيرة جدا حتى قيل ان حجمها بلغ مثل الجبل وكان ارتفاع السفينة ٢٠ أو ٢٣ مترا . وان الاجانب الذين جاؤا من بلاد شى زى (سرى لانكا) وبلاد تاشى (الدول العربية) وبلاد قوتانغ والاجانب البيض والاجانب الحمر كانوا يسكنون في مدينة قوانتشو وأنواع جنسياتهم كانت كثيرة ومختلفة » . ومن ذلك يمكننا ان نتعرف على ازدهار الحالة بالنسبة للمواصلات آنذاك .

وتمشيا مع تطور الاتصالات الودية في هذه الفترة فان الصينيين في عهد أسرة تانغ قد حصلوا على كثير من المعلومات الجغرافية العربية . جاد ان العالم الجغرافي الصيني المشهور في عهد أسرة تانغ قد ألف كتابا بعنوان « الطرق البحرية من قوانتشو الى الدول الاجنبية » بعد ان جمع المعلومات المتوفرة من العرب الذين جاؤا الى الصين . وسجل بالتفصيل الطرق البحرية من قوانتشو الى الدول العربية المختلفة . يقول جادان : تبحر السفن الى الجنوب

الغربى على خط الملاحة العربى ويمكن الوصول الى دولة سالان (منطقة زيلع التابعة للصومال اليوم وكانت مركز للتجار العرب في شرق أفريقيا .) ثم تبحر السفن من هذه المنطقة الى الشرق بعد مرورها بكثير من الدول وبعد ان تمضى ٣٦ أو ٣٧ يوما يمكنها الوصول الى دولة موى (وهذه الدولة تسمى ووشيون في عهد أسرة سون الصينية) وان ما يطلق عليه اسم موى أو ووشيون كلاهما يعبر عن اللفظة المقابلة MAZUN وهى صحار الان في عمان . وكان الفرس يسمون صحار باسم MAZUN في عهد الساسانيين وتبحر السفن من موى الى الشمال الغربى وبعد ١١ يوما يمكنها الوصول الى دولة أورى التى تقع على مدخل نهر الفرات (دولة أورى — أوبرى الان) .

وفي ذلك الزمان لم تكن عمان مركزا مهما للسلع المتبادلة بين الشرق والغرب لشبه الجزيرة العربية فحسب ، بل كانت همزة الوصل للمواصلات للسفن التى لابد ان تمر بها بين الشرق والغرب . وعندما يتحدث سليمان في سجل رحلته عن الممر المائي في منطقة الخليج فانه يذكر أكثر من مرة مدينة مسقط . وفيما بعد جاء حسن العالم التاريخى العربى الذى أضاف معلومات جديدة الى سجل رحلة سليمان الى الصين اعتبر عمان وميناء سيراف الذى يقع على رأس الخليج هما الميناءان المهمان على نفس المستوى في مجال القيام بالتجارة مع الصين . وقد ذكر بصورة خاصة الموضوع التالى : في سنة ٨٧٩ م استولى جيش ثورة الفلاحين الصينين المسلحين

برئاسة هوانغ تشاو على مدينة قوانتشو مما ألحق بتجارة قوانتشوا خسارة باهظة ووصل مدى تأثيرها بعيدا حتى سيراف وعمان اللذين يقعان في مكان بعيد جدا عن الصين ، مما اضطر الناس الذين يعيشون معتمدين على التجارة مع الصين الى الإفلاس . وكان عدد المفلسين بسبب ذلك كبيرا . واعتمادا على ذلك يمكن القول بان التجارة المتبادلة بين الصين وعمان في تلك الحقبة من الزمن كانت مزدهرة جدا .

٣) التطور الكبير للمواصلات البحرية بين الصين وعمان بعد القرن العاشر الميلادى

لقد شهدت المواصلات البحرية بين الصين وعمان تطورا ملحوظا مواكبة للتقدم وللتطور في صناعة السفن والفن البحرى للصين وذلك في عهد أسرة سون .

وفي فترتى سلالة تانغ وسلالة سون خاصة بعد فترة عهد سلالة سون ظهرت شهرة كبيرة لاحراق البخور بين أفراد الطبقة الارستقراطية . وفي ذلك الوقت كان البخور يستورد من الخارج وكانت كمياته كبيرة جدا وتم الحصول على أرباح كبيرة منه . لذلك أصبح البخور من المواد المحتكرة المباعة من حكومة أسرة سون والتى أصدرت بيانا جاء فيه « يمنع منعا باتا بيع البخور الذى جاء به التجار الاجانب والمواد الممنوعة الاخرى على المواطنين » وحسب الاحصاء التجارى الخارجى لسنة ١٠٧٧م (السنة العاشرة لحكم شى نين شين زون) فان مدينة قوانتشو وحدها قد استوردت ٣٤٨٦٧٣ جين (جين صينى

واحد يساوى نصف كيلوجرام) من اللبان . وفي ذلك الوقت فان منطقة مهره التى تقع في جنوب شبه الجزيرة العربية (وتتضمن منطقة ظفار في عمان الان ومنطقة الشحر كانت المنطقة المشهورة بانتاج البخور ولذلك عرف شاطىء البحر في هذه المنطقة باسم « شاطىء البخور » وفي ذلك الزمن تم نقل كميات كبيرة جدا من البخور من هذه المنطقة الى مدينة قوانتشو ومدينة تشيوان والمناطق الاخرى لذلك فان هذا الطريق البحرى من المنطقة العربية الى جنوب الصين يسمى « طريق البخور » وهو يماثل « طريق الحرير » للمواصلات البرية بين الشرق والغرب في عهد أسرة هان الصينية .

وفي القرن الحادى عشر والقرن الثانى عشر فتحت السفن الشراعية الصينية خط الملاحة الجديد وكانت هذه السفن تقلع من سومطرى حتى تصل منطقة مهره بصورة مباشرة والسفن لاتمر بالهند . هذا بالاضافة الى خط الملاحة التقليدى من موانىء جنوب الصين الى الخليج بعد مرورها بجنوب شبه جزيرة الهند . وعندما تبحر السفن في هذا الطريق التقليدية كانت تحتاج الى ١٠٠ يوم تقريبا لسفرة فردية واحدة بلاعودة ، ولكن لانه يتوجب عليها ان تنتظر الرياح الموسمية كانت الملاحة تحتاج الى ما يزيد على ١٨ شهرا ذهابا وايابا . ان ما يميز خط الملاحة الجديد هو عندما تبحر السفن من الصين الى الاتجاه الغربى فهى تنتهز هبوب الرياح الموسمية الشمالية في الشتاء ويمكن ان تصل الى ماروابا (منطقة مهره) .. اما عندما تعود

في السنة الثانية فهى تنتهز الرياح الموسمية الجنوبية الغربية في الصيف . وكان بامكان السفن ان تصل الى مدينة قوانتشو ومدينة تشيوان بصورة مباشرة . والملاحة تحتاج ذهابا وايابا الى ما لا يقل عن سنة واحدة . مهما كانت تبحر السفن على خط الملاحة التقليدى (فمن الضرورى مرورها بصحار) أو بخط الملاحة الجديد (الوصول الى منطقة ظفار بصورة مباشرة) وهذا يتعلق بعمان خاصة لان منطقة ظفار كانت المنطقة المهمة لانتاج البخور ومن ذلك يمكن ان نتصور ان عمان قد لعبت دورا كبيرا في تطوير « طريق البخور » . والان يمكن للانسان ان يجد بقايا عملة أو أوان فخارية صينية في المتحف العماني وما ذلك الا دلالة مادية واقعية على الاتصالات الوثيقة المتبادلة بين بلدينا في ذلك الزمان .

وقد ذكر تشاولوكوا الذى عاش في عهد أسرة سون في كتابه بعنوان « سجل الامم الاجنبية » أسماء المناطق المختلفة لعمان مثلا : نوفا (ظفار) ، وويا (مرباط) ، ونمان (عمان) ، ووشيوان (صحار) كما ذكر أيضا في هذا الكتاب « ان اللبان له اسم آخر — بخور العطر البرى ، وهذا اللبان يأتى من المناطق الجبلية والاودية الضيقة لثلاث دول عربية (تاشى) هى ماروابا (مهره) ، وشيخا (شحر) ونوفا (ظفار) . وفي كتاب « سجل الامم الاجنبية » فمثلا هناك وصف لاحوال عمان : « ان عادات الناس في دولة ونمان في الحياة تشبه عادات الناس في دولة وويا (مرباط) ...... وانهم يأكلون خبز التنور ولحم الغنم ويشربون الحليب ويأكلون السمك والخضروات .

وهناك يوجد الكثير من التمور (في الصين يسمى تمور السنة الالفية) وهو نوع من المنتجات المحلية الخاصة . وفي المناطق الساحلية يوجد اللؤلؤ ويتم رعى الخيل في المناطق الجبلية وهى منطقة غنية للغاية » . بسبب نقص مصادر المياه في عمان فلا توجد مراعى الان ولكن حسب السجلات التاريخية العمانية فان حرفة رعى الخيول في العهود القديمة والعهود الوسطى كانت مزدهرة جدا . بل وتصدر الخيل الى الهند والمناطق الاخرى . ونتيجة لما سجله كتاب « سجل الامم الاجنبية » يمكننا ان نجد بأن الصينين قد تعرفوا آنذاك على أحوال كثيرة تتعلق بعمان . وهذا يعتبر من الصفحات القيمة للسجلات التاريخية المتعلقة بالاتصالات الودية المتبادلة بين الصين وعمان .

وهنا يجدر بنا ان نشير بصورة خاصة الى تاجر صحار ذائع الصيت والذى كان يعيش في مدينة قوانتشو وترجمة اسمه الصينية هو الشيخ عبد الله .

والذى ورد في كتاب بعنوان « موجز تسجيل الامور الهامة المختلفة في عهد أسرة سون » وبصورة واضحة صريحة ورد : « انه المبعوث لدولة ووشيون (صحار) التابعة لتاشى (العرب) قد جاء لتقديم الهدايا الى الامبراطور الصينى » ، وذلك يدل بصورة قوية على انه عماني بلا شك . والشيخ عبد الله كان رئيسا لمنطقة سكنى العرب والاجانب الاخرين في مدينة قوانتشو ، ولقبه سون شين زون الامبراطور الصينى بصورة خاصة بلقب « جنرال الاخلاقية الطيبة » ومن المهم في الامر ان ما أصدره الامبراطور سون شين زون لتلقيب الشيخ عبد الله

بلقب « جنرال الاخلاقية الطيبة » قد تم تدوينه على يد سو شى الاديب الصينى السياسى المشهور ذائع الصيت أما المرسوم الاصلى لهذا الامبراطور فلا يزال يحفظ ضمن « مجموعة الشئون الخارجية لدون باى (الاسم الثانى لسو شى) » .

وقد عرفنا من كتاب « السجل المختصر لسهول التنين » الذى كتبه سو زاى أديب مشهور اخر من عهد أسرة سون وهو الاخ الاصغر للاديب سو شى . بأن الشيخ عبد الله قضى في مدينة قوانتشو عشرات السنين كانت له ممتلكات وافرة حتى لقد بلغ قيمتها عدة ملايين « مين » ومن أجل ان يفهم الناس هذا الرقم نقوم بهذه المقارنة :— في الفترة التى بلغت فيها التجارة الخارجية لحكومة أسرة سون قمة ازدهارها فان الدخل السنوى للحكومة كان لايتجاوز مليونين « مين » وهذا يعنى بان ممتلكات الشيخ عبد الله الشخصية قد تجاوزت دخل التجارة الخارجية السنوى لحكومة أسرة سون . وكما سجله كتاب « تاريخ عهد سلالة سون » فان الشيخ عبد الله قدم اقتراحا لحكومة أسرة سون ليتبرع باموالهِ لترميم أسوار مدينة قوانتشو ولكن الحكومة لم توافق على اقتراحه وبالرغم من عدم قبول اقتراحه الا ان ذلك يدل على ان الشيخ عبد الله كان تاجرا ثريا جدا . وفي السنة ١٠٧٢م (السنة الخامسة شى نين) عندما غادر الشيخ عبد الله الصين عائدا الى أرض الوطن الام قدم له الامبراطور الصينى سون شين زون هدايا عبارة عن « حصان أبيض وطاقم سرج وزمام للخيل » والشيخ عبد الله هو التاجر الاجنبى الذى حصل على لقب الرتبة العسكرية « جنرال » من

قبل الامبراطور الصينى وعند عودته الى الوطن قدم له الامبراطور الهدايا بصورة خاصة وهذا في الحقيقة اعتبار رفيع خاص بالشيخ عبد الله ومن خلال ذلك بامكاننا ان ندرك بان الشيخ عبد الله قد ساهم بشكل كبير وبارز في مجال تطوير الاتصالات الودية المتبادلة بين الصين وعمان .

٤) في القرن الخامس عشر الميلادى تدخل الاتصالات المتبادلة بين الصين وعمان مرحلة مزدهرة للغاية

في أوائل سنوات عهد أسرة مين كان الامبراطور مين تاى زون والامبراطور مين تشينغ زو يهتمان بالمواصلات البحرية اهتماما كبيرا حتى انهما كلفا تشين هاى البحار الصينى المشهور للقيام برحلة بحرية الى المحيط الغربى (ما مجموعه سبع مرات) ومما يمكن قوله بان الاتصالات بين بلدينا قد دخلت فترة مزدهرة للغاية وفي سنة ١٤٠٥م (السنة الثالثة لحكم يون لاو) بدأ تشين هاى رحلاته البحرية لاول مرة حتى ١٤٣٣م (السنة الثامنة لحكم شيوان داى) حيث عاد الى أرض الوطن بعد اتمام هذه الرحلات البحرية . وفي هذه الفترة قام بسبع رحلات بحرية حسب الاوامر الصادرة له من قبل الامبراطورين وفي نفس الوقت كان مبعوثا لحكومة أسرة مين . وقد قضى حوالى ثلاثين عاما من حياته في البحار والمحيطات . والاساطيل التى قادها قد زارت على التوالى أكثر من ٣٠ دولة في جنوب شرق آسيا وجنوب آسيا وشرق أفريقيا ومنها ظفار وعمان والاحساء وعدن ومكة المكرمة والمناطق الاخرى في شبه

الجزيرة العربية . ان الرحلات البحرية التى قام بها تشين هاى سجلت صفحة ناصعة براقة من تاريخ الملاحة الصينية . وكما يرد في كتاب « تاريخ عهد أسرة مين . سيرة تشين هاى » : « تشين هاى عايش ثلاث مراحل لثلاثة من اباطرة الصين وقد قام بسبع من الرحلات حسب الاوامر الامبراطورية وقد زار أكثر من ٣٠ دولة كمبعوث رسمى للحكومة وأن الكنوز النادرة غير المعروفة أسمائها التى جلبها تشين هاى من الخارج لا تحصى ..... وبعد ذلك فان أحدا لا يمكن الا أن يقدر تشين هاى وهو في الوقت ذاته يثنى على الاجانب . لذلك أصبحت الرحلات البحرية التى قام بها تشين هاى قضية فعالة ذات صيت بعيد لاوائل سنوات عهد أسرة مين ويتحدث عنها كل صينى » .

وعودة الى ما سجله كتاب « تاريخ عهد أسرة مين . سجل الدول الاجنبية » في سنة ١٤٢١م (السنة التاسعة عشرة لحكم يون لاو) أرسل الحاكم في ظفار مبعوثه الى الصين ومعه مبعوثين لدولة عدن ودولة الاحساء للزيارة ولتقديم الهدايا وعندها أمر الامبراطور الصينى مين تشينغ زو البحار تشين هاى للقيام بزيارة لظفار ردا على زيارة مبعوث حاكم ظفار للصين وكان تشين هاى يحمل أوراق الاعتماد والهدايا الكثيرة . وهذه الزيارة لظفار تأتى ضمن الرحلة السادسة التى قام بها تشين هاى (١٤٢١ ـ ١٤٢٢م) (من السنة التاسعة عشرة الى السنة العشرين لحكم يون لاو) . ثم أرسل حاكم ظفار مبعوثه الى الصين للقيام بزيارة جوابية وقد وصل هذا المبعوث

بكين في سنة ١٤٢٣م (السنة الحادية والعشرين لحكم يون لاو) . وفي سنة ١٤٢٥م (السنة الخامسة لحكم شيوان داى) قام تشين هاى برحلته البحرية السابعة وخلال هذه الرحلة زار تشين هاى ظفار مرة أخرى وفي هذه المرة أرسل ملك دولة ظفار (اسم الملك هو علي) مبعوثه الى الصين ومعه أسطول السفن التى قادها تشين هاى وذلك لزيارة للصين وقد وصل هذا المبعوث بكين في سنة ١٤٣٣م (السنة الثامنة لحكم شيوان داى) وقد مكث بالصين حتى عودته الى الوطن في سنة ١٤٣٦م (السنة الاولى لحكم تشنغ تون) وان ارسال المبعوثين بين الصين وعمان والزيارات الودية المتبادلة بينهما قد تم تسجيلها في الكتب التاريخية الصينيةويمكن القول بان الاتصالات الودية المتبادلة بين الصين وعمان قد بلغت في هذه الفترة التاريخية ذروتها . وخلال الرحلات البحرية التى قام تشين هاى كان يرافقه ما هوان وفي شين وقون تشن مترجمو اللغة العربية لذا فانه تغلب على العقبات اللغوية اضافة الى انه قد وصل الى هذه الدول شخصيا لذلك فقد حصل على الكثير من المعلومات الاولية عن أحوال هذه الدول . ان السجلات المتعلقة بشئون ظفار في كتاب « تاريخ عهد أسرة مين » تم جمعها من المعلومات التى تم الحصول عليها خلال الرحلات البحرية التى قام بها تشين هاى لزيارة الدول الاجنبية فيرد في الكتاب المذكور أعلاه : « بعد اقلاع السفن من قولى (كاليكوت في الهند) متوجهة الى الشمال الغربى يمكنها ان تصل الى دولة ظفار بعد ان تستغرق عشرة أيام ليلا ونهارا وفي حال اتجاه الرياح مع اتجاه ملاحة السفن . وفي الجنوب الغربى

لهذه الدولة يوجد البحر والى الشمال الغربي توجد سلسلة الجبال . والجو يشبه جو الصين خلال شهرى أغسطس وسبتمبر . وهناك توجد المزروعات والخضروات المختلفة وأنواع متعددة من المواشى . وقامة الانسان طويلة وجسمه ضخم وقوى ويعتنق ملك هذه الدولة ومواطنوه الدين الاسلامي وهم يمارسون شئون الزواج ومراسم الجنازة حسب النظم والمراسم الخاصة بهم . وفي هذه الدولة كثير من المساجد . وفي يوم الصلاة ــ يوم الجمعة تغلق أبواب الحوانيت ويتوقف النشاط التجارى . وقبل الصلاة تقوم الناس رجالا ونساء وشيبا وأطفالا بالاستحمام ويلبسون الثياب الجديدة ويرشون وجوههم بماء الورد أو دهن العود . كما انهم يحرقون خشب العود وخشب الصندل والعنبر في مباخر وهم يدلون فوق محارق البخور ملابسهم وبعد ذلك يتوجهون الى المساجد للصلاة وفي الشوارع التى يمر بها الناس فان الرائحة الزكية لا تتلاشى الا بعد مرور وقت طويل . » . وبالرغم من ان هذا الوصف عن أحوال منطقة ظفار ينطبق على الاحوال الحالية . وبالرغم من ان معظم المناطق في عمان بصورة عامة ينقصها المطر ومناخها جاف مما لا يناسب نمو المزروعات . الا منطقة ظفار تعتبر منطقة استثنائية . ولان منطقة ظفار تقع بالضبط على خط الريح الموسمية الجنوبية الغربية فان الامطار في هذه المنطقة غزيرة جدا وهى صالحة للمزروعات والفواكه والخضروات . وان عادة احراق البخور في منطقة ظفار لا تزال باقية حتى الان . وقد وجدنا الانواع المختلفة من المباخر لمنطقة ظفار وهى من الفخار المزين بالالوان الزاهية .

ويرد في كتاب « تاريخ عهد سلالة مين » : « انه بعد وصول المبعوثين الصينيين برئاسة تشين هاي الى دولة ظفار فان ملك هذه الدولة أشاع الى مواطنيه بذلك وطلب منهم أن يقوموا ببيع اللبان على الضيوف الصينيين وأيضا MYRRH و BENZOIN وأنواع أخرى من البخور . وفي نفس الوقت أرسل الملك مبعوثه للقيام بزيارة للصين حاملا المنتجات المحلية ومنها اللبان والنعام . وقد افل نجم تجارة البخور في منطقة ظفار الان ولكن حسب ما تقوله المصادر العمانية فان انتاج البخور في منطقة ظفار في العهود القديمة والعهود الوسطى كانت مزدهرة جدا . مما يدل على ان سجلات «تاريخ عهد سلالة مين » كانت حقيقة واقعة . ويدل ذلك أيضا ان العلاقات بين بلدينا كانت صادقة وودية .

وبالاختصار فان الاتصالات الودية المتبادلة بين الصين وعمان خلال الفترة التاريخية الطويلة التى استغرقت ١٥٠٠ سنة من عهد أسرة هان حتى عهد أسرة مين نمت وتطورت باضطراد وبلا انقطاع .

就整个阿曼来说，大部分地区干旱缺雨，不利于农作物的生长，但佐法尔地区却是例外。这里刚好处于西南信风带的边缘，因此夏季雨量比较充沛，适于农耕，五谷、果木、蔬菜，一片翠绿，这是阿曼南部地区所特具的景色。至于焚香的风俗，至今在佐法尔地区仍然保持着，我们在马斯喀特的博物馆中就可以看到佐法尔地区所特有的，各式各样、精巧玲珑、上了釉的陶土香炉。

《明史》还说，当郑和等中国来使到达后，其国王晓谕国人要大家拿出乳香、没药、苏合油、安息香等香料同中国客人进行贸易。国王还派使臣携带乳香、鸵鸟等当地特产到中国来回聘。虽然现在佐法尔地区的香料生产已经衰落，但据阿曼方面的资料说，在中古时期这个地区确是盛产香料的。可见《明史》的记载是真实的，这些记载也说明了两国之间关系的友好。

综上所述，我们可以看到，从汉代到明代，在长达一千五百年的漫长历史时期中，中国和阿曼之间的友好往来是在不断发展的。

罗加）等地。郑和的出使，写下了我国航海事业史上的光辉的一页。据《明史·郑和传》说："和经历三朝，先后七奉使。所历……三十余国。所取无名宝物不可胜计，……自和后，凡将命海表者莫不盛称和，以夸外番。故俗传三保太监下西洋为明初盛事云。"

据《明史·外国传》的记载，永乐十九年（公元1421年）祖法儿曾遣使偕同阿丹、剌萨诸国使者来明廷。明成祖命郑和携带国书和礼物去祖法儿回聘。这次当是郑和第六次出访西洋（永乐十九至廿年，公元1421～1422年）。祖法儿又派使者来明廷回报，在永乐廿一年（公元1423年）到达北京。宣德五年（公元1425年）郑和第七次出使西洋，再到祖法儿访问。其国王阿里又派使臣随同郑和船队来明朝回报，于宣德八年（公元1433年）抵北京，一直逗留到正统元年（公元1436年）才回国。这是在我国史书上正式记载了的中国和阿曼之间互派使节，进行互访的友好往来。可以说是在中古时期两国之间友好往来的顶点。

郑和的出访，先后携带了懂阿拉伯语的翻译马欢、费信、巩珍等人同行，既亲临其境，又克服了语言上的障碍，所以对这些国家的情况，就更获得了许多第一手的材料。《明史》上有关祖法儿的记载，即得自郑和出访所获。其中说："自古里（即印度的科泽科德）西北放舟，顺风十昼夜可至。其国东南大海，西北重山。天时常若八、九月。五谷、蔬菜、诸畜咸备。人体颀硕。王及臣民悉奉回回教，婚丧亦遵其制。多建礼拜寺。遇礼拜日，市绝贸易。男女老幼皆沐浴，更新衣。以蔷薇露或沉香油拭面。焚沉、檀、俺八儿（按即龙涎香的音译）诸香土炉，人立其上以薰衣，然后往拜。所过街市，香经时不散。"

这段有关佐法尔地区情况的描写，是颇符合实际的。因为虽然

区的商人。他的中文译名是辛押陁罗（Sheikh Abdullah ）《宋会要》明白记载了他是"大食勿巡国进奉使"，这就有力地证明他确是阿曼人。辛押陁罗曾任广州蕃坊的蕃长，宋神宗还特别敕封他为"归德将军"。有趣的是，这道皇帝敕令是由宋代著名的文学家、政治家苏轼所草拟的，现在这道敕令的原文还可以在《东坡外制集》中找到。

从苏轼的弟弟、另一位宋代著名文学家苏辙的《龙川略志》中，我们还知道这位辛押陁罗曾在广州居住了数十年，家资达数百万缗。为了对这个数字有一个概念，可以对比一下：宋代对外贸易最兴旺时，年收入也不过二百万缗，这就是说，辛押陁罗个人的资产，超过了宋廷一年的外贸收入。据《宋史》记载，辛押陁罗还曾向宋廷提出，他愿意捐款帮助修筑广州城垣，虽然这个建议未被接受，但足以证明他确是一位大富商。当辛押陁罗在熙宁五年（公元1072年）要离华回国时，宋神宗还特别赏赐他"白马一匹，鞍辔一副"。一个外国商人居然获得宋廷授以将军的官职，回国时又蒙皇帝专门赐赠礼物，的确是一种殊荣。也可见这位辛押陁罗在发展阿曼和中国的友好往来上，是做出了杰出贡献的。

四、公元十五世纪时，中国和阿曼的交往达到了高潮

明代初年，明太祖、成祖都很重视海外交通，发展到三保太监郑和七下西洋，可说达到了顶点。

郑和从永乐三年（公元1405年）初航起，到宣德八年（公元1433年）最后一次回国止，前后奉命出使西洋七次，在海上生活几达三十年。他率领的船队前后到过东南亚、南亚、西亚、东非等地的三十多个国家，其中属于阿拉伯半岛的就有阿曼的祖法儿（即佐法尔）、以及剌撒（即哈萨）、阿丹（即亚丁）、天方（即

在十一、二世纪的时候，中国同阿拉伯之间的海上交通，除了传统的从中国南方港口经印度半岛南端以达海湾的航线（这条航线单程的实航时间虽只一百天左右，但因须等信风，往返费时在十八个月以上）外，中国远洋帆船还新开辟了一条横越印度洋，不经印度，从苏门答腊直达麻罗拔（即马赫拉）的航线。新航线的优越性在于去时乘冬季的东北信风西航，一直可抵麻罗拔，而回来时乘翌年夏季的西南信风返航，一直可达广州或泉州，往返需时不到一年。但是，不论是经由传统航线（须经苏哈尔），还是经由新辟航线（直抵佐法尔），都同阿曼发生联系，而且佐法尔地区正是乳香的重要产地之一。由此可以想见阿曼在发展"香料之路"方面所起的重要作用。至今人们在马斯喀特博物馆中还可以看到的宋瓷残片，便是当时两国之间的密切往来的实物证据。

宋人赵汝适在所著《诸蕃志》中，多处提到了阿曼各地的地名，如："奴发"（即佐法尔）、"勿拔"（即米尔巴特）、"瓮蛮"（即阿曼）、"勿巡"（即苏哈尔）。书中还特别提到："乳香一名薰陆香，出大食之麻罗拔（即马赫拉）、施曷（即席赫尔）、奴发（即佐法尔）三国深山穷谷中。"《诸蕃志》对"勿拔国"、"瓮蛮国"都有专条记载。如对阿曼情况的描述："瓮蛮国人物如勿拔国……食烧面并、羊肉并乳、鱼、菜。土产千年枣甚多。沿海出真珠，山畜牧马，极蕃庶。"现在阿曼因水源不足，已没有牧场，也不产马了，但据阿曼的历史资料记载，在中古时期该国牧马业很兴盛，并有大批马匹出口印度等地。从《诸蕃志》的记载可见当时中国人对阿曼已有了较多的了解，这在中国和阿曼的友好往来历史上，可说是一页珍贵的历史记录。

我们在这里要特别提出一位当时在广州的、赫赫有名苏哈尔地

再经由末罗国（即巴士拉），西北陆行千里便到达哈里发的都城缚达（即巴格达）。据阿拉伯国家的资料的记载，当时从北丁到巴格达的陆路商道，确是横贯阿曼，经过苏哈尔地区的。贾耽所说基本上符合那时阿拉伯半岛的交通情况。

当时，阿曼既是阿拉伯半岛的东西方来往货物的重要集散地之一，又是东西方往来船只必经的交通要道。苏莱曼在他的游记中谈到海湾上的通道时，就曾一再提到马斯喀特。后来在十世纪初对苏莱曼的游记作了增补的阿拉伯史学家哈桑，则径直把阿曼和海湾湾头的西拉甫并称为那时对华贸易的重要港口。他特别提到由于公元８７９年黄巢的农民起义军占领了广州，使广州的商业受到沉重打击，影响所及，竟远达海外万里的西拉甫和阿曼，以致这两个地方从前靠同中国经商为生的人，现在被迫破产的比比皆是。据此，也可以说那时阿曼同中国之间通商贸易的繁盛。

三、公元十世纪以后，中国和阿曼之间海上交通的大发展

到了宋代，随着我国的造船和航海技术的进步，中国和阿曼之间的海上交通更有了长足的发展。

唐、宋时期，特别是宋代以后，中国的上层阶级盛行熏香之风，那时每年从海外出口的香料，为数极巨，获利甚多。因此，宋廷把香料列为政府的专卖品，规定民间“勿得市香ների香药禁物”。据神宗熙宁十年（公元１０７７年）的外贸统计，广州一地所收乳香便达３４８，６７３斤。当时阿拉伯半岛南端的马赫拉地区（包括现在阿曼的佐法尔地区和南也门的席赫尔地区）是有名的香料产地，素有“香岸”之称。那时有大量的香料从这地区运往中国的广州、泉州等地，所以这条由阿拉伯到中国南方的海路，又被称为“香料之路”，可以同汉代东西方陆路交通的“丝绸之路”，前后辉映。

如唐代高僧慧琳（公元737—820年）在其所著《一切经音义》中说："海中大船曰舶。……亦曰昆仑舶。……用椰子皮为索绳，葛览糖灌塞，令水不入。不用钉㯶，恐铁热火生。"公元九世纪末曾任广州司马的刘恂在其所著《岭表录异》中也说："贾人船不用铁钉，只使桄榔须系缚，以橄榄糖泥之。糖干甚坚，入水如漆也。这是因为这时有大批阿拉伯船只来往于广州，所以记载也更详细了。如记述鉴真和尚东渡日本事迹的《唐大和上东征传》在描写公元748年鉴真第五次东渡失败，漂流到海南岛，后又辗转到广州的情形时，曾提到海南岛万安州的大首领冯若芳每年常劫取阿拉伯地区的海舶二、三艘，"取物为已货，掠人为奴婢"，而在广州，"江中有婆罗门、波斯、昆仑等舶，不知其数，并载香药、珍宝，积载如山，其舶深六、七丈，师子国、大石国、骨唐国、白蛮、赤蛮等往来居住，种类极多。"由此可见当时交通的盛况。

由于这时期友好往来的发展，所以唐代对阿拉伯的地理情况，了解也更多了。唐代有名的地理学家贾耽（公元730—805年）从阿拉伯来华人士口中纪录了"广州通海夷道"，详细叙述了从广州到大食各地的路程。贾耽说，从广州到阿拉伯航线的西南端是三兰国（即今索马里的泽拉地区，当时为阿拉伯商人在东非的聚居地之一）。从此往北往东，经过若干国家，约行三十六、七天，便到达没异国（此地到了宋代又称为勿巡国。所谓没巽、勿巡，都是MAZUN的对音，即今阿曼的苏哈尔地区。MAZUN是萨珊王朝时，波斯人对苏哈尔地区的称呼。）从没巽西北行十一天便到达弗利剌河（即内发拉底河）口的乌剌国（即俄波拉），

含在公元３０４年所写的《南方草木状》中就说过："桄榔树似栟榈实，其皮可作绠，得水则柔韧，胡人以此联木为舟。"此书虽不一定是嵇含所著，但成书年代与他相去不远，则属无疑。这证明早在公元四世纪初海湾地区的船只构造的特点就已为我国人民所熟知了。凡此都足以说明那时中国和阿曼之间水上交通的活跃。

二、在公元七—九世纪期间，两国之间友好往来的进一步发展

公元七世纪，当穆罕默德创立的伊斯兰教逐渐统一了阿拉伯，建立了强大的哈里发国家的时候，也正是中国的强大的唐帝国在东方崛起的时候。由于东西方出现了两个稳定而强盛的政权，这就为中国和阿曼之间海上往来的进一步发展，提供了有利的条件。

唐代称阿拉伯为大食，据《唐书》记载，大食第一次正式派使节到中国来，是在唐高宗永徽二年（公元６１５年），即第三任哈里发鄂斯曼在位的时候。从此，中国和阿拉伯之间的正式交往，进入了一个新纪元。仅据唐代的官书记载，从永徽二年（公元６５１年）到贞元十四年（公元７９８年）的１４８年中，大食正式遣使来华就达３９次，即平均不到四年便派遣一次，交往的确是很频繁的。

据阿曼的记载，在公元八世纪中叶，一位名叫艾布·阿比德的阿曼航海家曾航海到达中国的广州，并留下了文字纪录。恐怕这是目前可以找到的阿拉伯人方面最早的有记载的到中国的旅行了。它比前面提到的有名的阿拉伯商人苏来曼在九世纪中叶所写的到中国的游记，几乎整整早了一个世纪。

从唐代资料中，也可以找到有关海湾地区造船特点的描述。

次出现的阿曼的名字。

如果说由于张骞通西域，中国人在汉代首先从陆路打通了从东亚到西亚的交通线，那末，在此前后，开辟了从红海、海湾等地，绕印度半岛、马来半岛以抵达中国南方的海上航线的，却正是阿拉伯人。如所周知，阿曼人的造船工艺和航海技术在古代是很有名的，这个地方又是东西方海上交通的要冲，据古代阿拉伯资料，阿曼的苏哈尔港就被阿拉伯地理学家称为"通往中国的门户"，无疑，阿曼人在沟通东西方的海上交通上，有自己的重大贡献。

据阿米亚·马赛林说，在公元四世纪中叶的时候，在海湾的巴达尼亚地方的每年一次的集市上，就陈列有中国的商品（见李约瑟《中国科学技术史》）。据南北朝的《宋书》所说，可以肯定至迟到南朝的刘宋时期（公元４２０—４７９年），中国的远洋帆船已经到达海湾码头了。阿拉伯著名的历史学家马苏弟在他所著的《黄金草原》中也说，在公元六世纪时，中国的商船经常访问海湾，可以直航阿曼、西拉甫、巴林、俄波拉、巴士拉等港，而上述各港的船只也可以直航中国。

我们知道，古代海湾地区造船工艺的特点是船板由椰树皮搓成的绳子来缚合，完全不用钉子（这次到广州的"苏哈尔号"帆船即用此法建造）。如公元九世纪成书的《苏来曼东游记》就说"的确，造船的木头用绳子捆合，是西拉甫地方的一种特别制造法。"马可波罗在他的游记中谈到忽里模子港的造船情况时也说："船舰制造，不用铁钉"。对于海湾地区这种特殊的造船工艺，早在西晋时期，我国的文献中便有了记载。如据说是嵇康的侄儿嵇

历史上中国和阿曼的友好往来

张俊彦

今年六月中旬，一艘从马斯喀特启航的，完全按照阿曼的古代造船方法建造和使用古代航海技术（靠风力航行和根据天象观测定向）的双桅木帆船，在经过七个多月的别代风味的航行之后，将胜利地驶达它的目的地——广州。这次由阿曼民族遗产与文化部所发起和主办的取名为"辛伯巴德航行"的目的之一，就是要实地考察古代东西方航线的实际情况。大量历史资料证明，中国和阿曼虽然相距万里，但是，从古代开始，两国人民之间的海上往来就十分活跃，两国人民之间的交往就十分频繁。这次别开生面的航行，再一次重现了这种动人的情景。

一、从公元一世纪到六世纪，两国之间的往来

早在公元一世纪后汉和帝的时候，我国古代有名的西域探险家班超在重新沟通了西域通道之后，便曾于公元97年（后汉和帝永元9年）派遣一个名叫甘英的使者从陆路经中亚到了西亚。甘英亲身抵达条枝（那时中国人对阿拉伯的称呼），到了海边，准备经由海路去大秦（罗马帝国）。但由于波斯人向他故意夸大航海的艰险，致使甘英放弃了原来的打算，半途折回。虽然甘英未能完成原定计划，但正如《后汉书》所说，他已"穷临西海"，"皆前世所不至，《山经》所未详，莫不备其风土，传其珍怪焉"。大概正是由于甘英获得了前人所不知道的有关阿拉伯半岛的许多材料，因此，在《后汉书》上首次记载了："从安息（今伊朗）西行三千四百里至阿蛮国（即阿曼）。"这是在中国史书上第一